Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3912

29. 02. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/3706 —

Sicherheit und Haltbarkeit von Spannbetonbrücken

Teilweise seit mehr als zwei Jahrzehnten erreichen die Bundesregierung, das Bundesministerium für Verkehr, unterschiedliche Bundesbehörden und das Deutsche Institut für Normung Anfragen, die die Sicherheit der Spannbetonbrücken und den für die Instandhaltung derselben einzustellenden Finanzbedarf betreffen.

Derjenige, der diesbezüglich besonders hartnäckig Fragen stellte, war und ist Herr Diplom-Ingenieur Philipp Schreck aus Neubiberg bei München. Philipp Schreck, mit einem eigenen Büro seit Jahrzehnten selbst im Brückenbau engagiert, hatte mehrfach und detailliert darauf hingewiesen, daß bei der in der Bundesrepublik Deutschland seit den fünfziger Jahren bevorzugt angewandten Form des Spannbetonbrückenbaus Risse im Beton von vornherein eingeplant seien. Philipp Schreck konstatiert, daß die hier angewandte Bauweise die Haltbarkeit der Brücken extrem verkürze. Bereits wenige Jahre nach ihrer Fertigstellung erfordern solche Brücken aufwendige Reparaturmaßnahmen. Grundlegende Daten der Finanzplanung des Bundesministeriums für Verkehr seien somit unzutreffend, weil eine gewaltige Lawine anstehender Rekonstruktionsarbeiten nicht berücksichtigt sei.

Im übrigen sei bei diesen Brücken die Hauptforderung der Spannbetonvorschrift DIN 4227.1, nämlich die Herstellung eines homogenen, dauerbruchsicheren Betonbauwerks, nicht eingehalten. Sichtbarer Beweis für die Nichteinhaltung der Vorschrift sind die Risse.

In der Ausgabe vom 21. August 1995 (Nr. 34/1995) brachte DER SPIEGEL einen Bericht, in welchem bereits mit der Überschrift „Ein gewisses Gottvertrauen" davon ausgegangen wird, daß beim deutschen Spannbetonbau mehr Religion als deutsche Ingenieurkunst im Spiel sei. DER SPIEGEL führt in diesem Beitrag eine Reihe spektakulärer Einstürze von Spannbetonbauwerken an. Wir zitieren:

„1976 mußte die damals erst 18 Jahre alte Autobahnbrücke am Heerdter Dreieck durch Hilfsstützen vor dem ‚Beinahe-Einsturz' bewahrt werden.

1979 wurde die erst 20 Jahre alte Stadtautobahnbrücke im Berliner Stadtteil Schmargendorf . . . abgerissen und durch einen 71 Millionen Mark teuren Neubau ersetzt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Februar 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1980 krachte das Spannbetondach der Berliner Kongreßhalle (Baujahr: 1957) zusammen und erschlug einen Rundfunk-Reporter.

1988 brach schon beim Bau einer Autobahnbrücke über den Main bei Aschaffenburg ein 24 Meter ,– nach anderen Angaben 120 Meter –' langes Teilstück ab, ein Mann kam ums Leben.

1990 sackte die Inntal-Autobahnbrücke bei Kufstein ein. Die Reparatur dauerte zwei Jahre und kostete knapp 50 Millionen Mark."

Der „Spiegel"-Beitrag zitiert mehrfach den „Brückenbauer Philipp Schreck" als einen Experten, der die spezifische Spannbetonbauweise kritisiert; es finden sich in dem Verweis auf Herrn Schreck keinerlei Hinweise, wonach dieser als Brückenbauer unqualifiziert wäre oder als voreingenommen zu gelten hätte.

Der „Spiegel"-Beitrag ist zwar der jüngste umfangreiche zu diesem Thema, jedoch nicht der erste. Unter anderem fanden sich vergleichbare Artikel am 13. Oktober 1978 in der „Zeit" (Autor: Dieter Piel), am 1. August 1995 in der „Süddeutschen Zeitung", am 24. Mai 1991 in der WirtschaftsWoche (Autor: Herbert Fuchs) und am 3. Juli 1995 in einer ausführlichen ddp/ADN-Meldung (Autorin Tanja Wolter).

Am 30. April 1984 ging eine dpa-Meldung durch die Presse, daß 8000 Spannbetonbrücken einsturzgefährdet seien. Am 16. Juli 1993 meldete DIE ZEIT, daß laut Aussage eines Landesbaudirektors vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe „jetzt auch die ganzen Talbrücken erneuert werden müssen". Am 11. September 1994 bringen der Süddeutsche Rundfunk und am 18. Dezember der Bayerische Rundfunk eine Sendung mit dem Titel „Sicherungssysteme, Computer überwachen baufällige Brücken", derzufolge 10 000 Betonbrücken aus der Nachkriegszeit baufällig sind und deshalb mit Computern kontinuierlich überwacht werden sollen.

Vorbemerkung

Die Erhaltung der Bundesverkehrswege zur Verminderung von Schäden für die Wirtschaft und die Bürger hat für die Bundesregierung große Bedeutung. Sie hat daher vor wenigen Tagen dem Deutschen Bundestag den „Zweiten Bericht über Schäden an Bauwerken der Bundesverkehrswege" vorgelegt. Dieser Bericht beschreibt Arten, Ursachen und Umfang von Schäden an Bauwerken der Bundesverkehrswege (auch über Brücken) sowie die seit dem ersten Bericht von 1984 gezogenen Folgerungen für die Vermeidung von Schäden.

1. Wie viele Stahlbeton- und Spannbetonbrücken existieren nach Erkenntnissen der Bundesregierung gegenwärtig im deutschen Straßenverkehrsnetz, wie groß ist ihr Anteil an allen Brücken dieses Netzes?

Im Netz der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes waren am 31. Dezember 1994 vorhanden:

– 19 027 Stahlbetonbrücken,

– 12 200 Spannbetonbrücken.

Der Anteil der Stahlbeton- und Spannbetonbrücken im Netz der Bundesfernstraßen beträgt rund 91 %. Über Bestandszahlen im Netz der Landes- (Staats-), Kreis- und Gemeindestraßen sowie der Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohner liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

2. Wie viele größere Spannbeton-Talbrücken (Spannweite 150 Meter oder mehr) im Verlauf von Bundesfernstraßen befinden sich unter den in Frage 1 angeführten Brücken?

Im Netz der Bundesfernstraßen waren am 31. Dezember 1994 folgende Brücken mit einer Gesamtlänge von mehr als 100 m vorhanden:

- 162 Stahlbetonbrücken,
- 1 136 Spannbetonbrücken.

3. Wie viele Spannbetonbrücken existieren gegenwärtig im Bereich der Deutschen Bahn AG, und wie groß ist deren Anteil an allen Bahnbrücken der Deutschen Bahn AG?

Im Bereich der Deutschen Bahn AG sind derzeit 1 221 Eisenbahnbrücken in Spannbetonbauweise vorhanden. Die Deutsche Bahn AG besitzt insgesamt 32 068 Eisenbahnbrücken. Der Anteil der Spannbetonbrücken beträgt somit 3,8 %.

4. In welchem Zustand befinden sich die im Bereich der Bundesfernstraßen befindlichen Spannbetonbrücken nach Schadensklassen gemäß der Definition der Risikostudie Talbrücken, in Prozent aller Brücken, getrennt nach Einfeld- und Durchlaufträgerbrücken?

Die Bundesregierung und die nach Artikel 90 des Grundgesetzes im Auftrage des Bundes für die Bundesfernstraßen tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder verfügen über keine Angaben, aus denen die Einstufung von Spannbetonbrücken nach Schadensklassen ersichtlich wäre.

5. Gibt es genauere Untersuchungen über den Zustand der Spannbetonbrücken im Bereich der Deutschen Bahn AG und eine Schadensklassifizierung ähnlich wie bei Straßenbrücken?

Von den 1 221 Spannbetonbrücken der Deutschen Bahn AG sind nach DS 803 eingestuft

- rd. 81 % in die Zustandsnote A (keine Instandsetzung erforderlich, nur geringe Mängel und Schäden),
- rd. 18 % in die Zustandsnote B (Instandsetzung erforderlich),
- rd. 1 % in die Zustandsnote C (dringend Maßnahme erforderlich zur Wahrnehmung der Sicherheit).

6. Vertritt die Bundesregierung weiterhin die Auffassung, die als Antwort auf die dpa-Meldung vom 30. April 1984 in den „Mitteilungen aus dem Bundesverkehrsministerium" vom 9. Mai 1984 zu lesen war, wonach „in der Bundesrepublik Deutschland die Straßenbrücken aller Bauweisen ohne Einschränkung auch zukünftig sicher" sind?

Die Bundesregierung vertritt auch weiterhin die Auffassung, daß die Brücken der Bundesfernstraßen aller Bauweisen auch künftig ohne Einschränkungen sicher sind.

7. Warum wurden an schwer rissegeschädigten Brücken wie Heerdter Dreieck, Autobahnbrücke Unterföhring, Mainbrücke Sommerhausen (Unterfranken) oder der Brücke Schönwasser bei Krefeld auf Staatskosten zusätzliche Spannglieder eingebaut, deren Kosten die des Neubaus überstiegen, obwohl die 30jährige Gewährleistungsfrist noch nicht abgelaufen war?

Die Instandsetzung der genannten Brücken (ausgenommen die nicht in der Baulast des Bundes befindliche Mainbrücke Sommerhausen) mit Mitteln des Straßenbauplanes des Bundes waren erforderlich, weil die Schäden erst nach Ablauf der fünfjährigen Verjährungsfrist für die Gewährleistung aufgetreten waren.

8. Stimmt die Bundesregierung den Feststellungen in dem Gutachten von Prof. Dr. König zu, das dem OLG Frankfurt/M. 1981 zugrunde lag (Urteil vom 27. Mai 1981), wonach als Lebenserwartung für Spannbetonbrücken lediglich 50 Jahre anzusetzen sind, wobei es sich um eine Art Siechtum mit 50jähriger Pflegebedürftigkeit, die weit teurer komme als ursprünglich erwartet, handele?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Spannbetonbrücken, die nach dem Stand der Technik entworfen, hergestellt, überwacht und erhalten werden, eine Nutzungsdauer von weit über 70 Jahre erreichen werden.

9. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung des Gutachters und der Hessischen Landesbauverwaltung im vorgenannten Prozeß zu, daß Risse „objektive Mängel sind, die den Korrosionsschutz der Spannbewehrung aufheben und schließlich den Einsturz der Brücke herbeiführen", und daß auch kleinste Risse unter 0,1 mm repariert werden müssen, weil sie sich im Laufe der Zeit vergrößern?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Risse an Spannbetonbrücken, die die Spannbewehrung kreuzen, aus Gründen des Korrosionsschutzes geschlossen werden müssen.

10. Kann das Bundesministerium für Verkehr Rundfunkmeldungen bestätigen, daß der Zustand von rd. 10 000 Betonbrücken sich „in immer kürzeren Zeitintervallen verschlechtert" und diese mit „kontinuierlich und vollautomatisch arbeitenden Überwachungssystemen" ausgerüstet werden sollen (Süddeutscher Rundfunk, 11. September 1994; Bayerischer Rundfunk, 18. Dezember 1994)?

Es ist unzutreffend, daß sich der Zustand der Spannbetonbrücken an Bundesfernstraßen „in immer kürzeren Zeitintervallen verschlechtert". Die Ausrüstung dieser Brücken mit „kontinuierlich und vollautomatisch arbeitenden Überwachungssystemen" ist nicht erforderlich, weil alle Ingenieurbauwerke an Bundesfern-

straßen regelmäßig durch fachkundiges Personal überwacht und geprüft werden.

11. Trifft es zu, daß die 1938 errichtete erste Spannbetonbrücke in Deutschland (Autobahn bei Oelde) und die 1942 errichtete Spannbetonbrücke über die Glatzer Neiße, die nach der Bauweise des Spannbeton-Erfinders Eugène Freyssinet errichtet wurden, keinerlei Risse aufweisen und die Vorspannung intakt ist, und wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung diese gegenüber neueren Bauten hohe Lebensdauer?

Wegen des insgesamt nicht guten Erhaltungszustandes der Spannbetonbrücke über die Bundesautobahn A 2 bei Oelde ist beabsichtigt zu prüfen, ob eine Instandsetzung der Brücke noch vertretbar oder statt dessen ein Neubau wirtschaftlicher ist. Über die Brücke über die Glatzer Neiße in der Republik Polen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Bilanz der „Risikostudie Talbrücken" von Prof. Dr. König, daß alle 55 untersuchten Durchlaufträgerbrücken mit Hohlkastenquerschnitt durchschnittlich alle zwölf Meter Risse aufweisen, einschließlich aller Koppel- und Arbeitsfugen an diesen Brücken?

Die von Professor Dr.-Ing. König erstellte Studie über Risiken bestimmter Schadensformen an Spannbetonbrücken hat die bekannte Erkenntnis bestätigt, daß auch derartige Brücken mit Sorgfalt geplant und errichtet, sowie die technischen Regelwerke laufend dem neuesten Erkenntnisstand angepaßt werden müssen.

13. Sieht die Bundesregierung in diesem Untersuchungsergebnis einen Beleg für die permanente Verletzung der Spannbetonvorschrift DIN 4227.1?

Nein.

14. Ist die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellte „Risikostudie Talbrücken" inzwischen öffentlich zugänglich, und wenn nein, weshalb nicht?

Die Ergebnisse der vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten „Risikostudie Talbrücken" sind in dem Buch „Spannbeton: Bewährung im Brückenbau, Analysen von Bauwerksdaten, Schäden und Erhaltungskosten" von König, Maurer, Zichner im Springer-Verlag 1986 veröffentlicht worden.

15. Geht die Bundesregierung im Fall des Einknickens der Kufsteiner Inntal-Autobahnbrücke 1990 weiter davon aus, daß dieser Schadensfall in erster Linie durch eine Unterspülung oder durch Auskolkung zustande kam, oder liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach bei dieser Brücke „alle Spannstähle durchgerostet" (DER SPIEGEL) waren und erst die für das Auswechseln der Spannglieder erforderlichen Hilfsstützen im Inn die Unterspülung verursachten?

Die Inntalbrücke Kufstein liegt im Verlauf einer Autobahn auf dem Hoheitsgebiet der Republik Österreich. Die Bundesregierung ist deshalb für den genannten Schadensfall nicht zuständig.

16. Trifft es zu, daß die Schäden an der Talbrücke Haiger, wie in einer vom Bundesministerium für Verkehr 1982 herausgegebenen Dokumentation („Schäden an Brücken..." von Ruhrberg und Schumann) konstatiert, durch Undichtigkeiten einer zu schwach dimensionierten Entwässerung verursacht wurden?

Die derzeitigen Schäden an der Dilltalbrücke Haiger (Bundesautobahn A 45) haben mehrere Ursachen. Der wesentliche Grund für die Schäden liegt in der Art der Konstruktion. Nach heutigen Erkenntnissen von Fachleuten des In- und Auslandes sind Bauteile mit sehr schlanken Bauteilabmessungen nicht fehlerfrei herstellbar.

17. Warum wird dennoch der angekündigte Abriß dieser Brücke damit begründet, daß die Freyssinet-Fertigteilbauweise sich nicht bewährt habe?

Der Abbruch und Neubau der Dilltalbrücke Haiger wird erforderlich, weil die erforderliche Instandsetzung der Brücke mit einem Kostenaufwand von rd. 55 Mio. DM aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar wäre.

18. Wie viele Brücken werden derzeit von der Berliner Bundesanstalt für Materialforschung und Materialprüfung oder einer anderen damit beauftragten Stelle mit elektronischen Meßsystemen oder anderen Verfahren überwacht?

Von der Bundesanstalt für Materialprüfung und -forschung werden z. Z. in Berlin die Westendbrücke und in Thüringen die Teufelstalbrücke als Pilotprojekt mittels elektronischer Meßverfahren überwacht.

19. Welche Informationen besitzt die Bundesregierung über Spannbetonbrücken in der Bundesrepublik Deutschland, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, hinsichtlich des Auftretens von Rissen, Reparaturarbeiten und Baufälligkeit, wie z. B. an den Brücken der Stadt Frankfurt/M, die gemäß BILD vom 9. August 1994 mit „Einsturzmeldern" ausgerüstet wurden?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über „Einsturzmelder" an Spannbetonbrücken vor, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden.

20. Kann nach Erkenntnissen der Bundesregierung davon ausgegangen werden, daß die in Baulast von Ländern und Gemeinden befindlichen Spannbetonbauwerke eine vergleichbare Überwachung und Instandsetzung erfahren wie diejenigen im Bereich der Bundesfernstraßen?

Über Brücken in der Baulast der Länder und Gemeinden liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

21. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß alleine für die 1 000 kommunalen Brücken in Hamburg ein Fehlbetrag von 180 Mio. DM, die zum Erhalt dieser Brücken eingesetzt werden müßten, aufgelaufen ist?

Über die kommunalen Brücken der Freien und Hansestadt Hamburg liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

22. Welche Vorausschätzungen gibt es für den Geldbedarf infolge vorfristiger Sanierung von Spannbetonbrücken im Fernstraßenbereich, im Bereich der Deutschen Bahn AG und – soweit der Bundesregierung bekannt – für Straßenbrücken, die nicht in der Baulast des Bundes liegen?

Vorausschätzungen über den Geldbedarf in Folge vorfristiger Sanierung von Spannbetonbrücken der Bundesfernstraßen, der Deutschen Bahn AG und anderer Baulastträger liegen der Bundesregierung nicht vor.

23. Wie viele neue Brücken wurden nach welchen Bauverfahren seit 1990 in den neuen Bundesländern im Bereich der Bundesfernstraßen und im Bereich der Deutschen Reichsbahn bzw. der Deutschen Bahn AG errichtet, und in welchem Zustand befinden sich diese Brücken?

Die Frage kann z. Z. nicht beantwortet werden, weil hierfür ein erheblicher Ermittlungsaufwand bei den Straßenbauverwaltungen der neuen Bundesländer und der Deutschen Bahn AG erforderlich wäre.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung das Takt-Schiebe-Verfahren beim Bau von Spannbetonbrücken, und wie hoch liegt der Anteil dieser Erstellungsweise bei den Spannbetonbrücken insgesamt?

Das Takt-Schiebe-Verfahren wird von der Bundesregierung in seinen Einsatzgrenzen als ein sehr wirtschaftliches und sicheres Bauverfahren für Spannbetonbrücken beurteilt. Der Anteil dieses Herstellungsverfahrens, bezogen auf alle Spannbetonbrücken der Bundesfernstraßen, ist nicht bekannt.

25. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, daß beim Takt-Schiebe-Verfahren Risse bereits während der Baufertigstellung praktisch unvermeidlich sind?

Nein.

26. Trifft es zu, daß die mit dem Rundschreiben 2/66 des Bundesministeriums für Verkehr getroffenen Neuregelungen (Einführung einer zulässigen Zugspannung von 24 kg/cm^3, Wegfall der Forderung nach Ermittlungen der Temperaturverläufe und Spannungen durch Abbindewärme) das Takt-Schiebeverfahren gegenüber anderen Bauweisen begünstigen?

Die Aussage trifft nicht zu.

27. Sieht die Bundesregierung in der Wahl von Prof Dr. Leonhardt, Stuttgart, zum ständigen Berater für den Brückenbau eine unzulässige Interessenkollision angesichts der Tatsache, daß Prof. Dr. Leonhardt starke wirtschaftliche Interessen im Brückenbau hat (Takt-Schiebe-Verfahren, Spannverfahren, Neotopf-Lager)?

Es trifft nicht zu, daß Professor Dr.-Ing., Dr.-Ing. E.h. mult. Leonhardt jemals ständiger Berater der Bundesregierung für den Brückenbau der Bundesfernstraßen war.

28. Trifft es zu, daß das Ingenieurbüro Leonhardt bei zahlreichen und vor allem großen Brückenbauprojekten zugleich als Entwurfsverfasser und Prüfstatiker tätig war, und wie steht die Bundesregierung zu dieser Doppeltätigkeit?

Es trifft nicht zu, daß das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart, bei zahlreichen und vor allem großen Brückenbauprojekten zugleich Entwurfsverfasser und Prüfingenieur für Baustatik war.

29. Was veranlaßte das Bundesministerium für Verkehr, die Beratertätigkeit Prof. Dr. Leonhardts auch auf den Brückenbau für die Bundesbahn-Schnellstrecken auszudehnen?

Das Bundesministerium für Verkehr hat nicht veranlaßt, daß Professor Leonhardt als Berater für die Bundesbahn-Schnellstrecken tätig wurde.

30. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der Vergangenheit Bauverwaltungen von Baufirmen nur eine Gewährleistungsfrist von fünf Jahren forderten, obwohl das Gewährleistungsrecht für Bauwerke verlangt, daß sie dauerhaft mängelfrei sind, und für versteckte Mängel eine Frist von 30 Jahren festlegt?

Es trifft zu, daß die Verjährungsfrist für die Gewährleistung vertraglicher Bauleistungen von Brücken der Bundesfernstraßen

fünf Jahre beträgt. Für sogenannte versteckte Mängel gelten die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

31. Warum werden seit 1970 bei Ausschreibungen im Brückenbau entgegen der VOB die Sonderentwurfspreise unter Verschluß gehalten (vgl. Urteil des Landgerichts Arnsberg 1 0 391/77)?

Nach VOB/B § 22, Nr. 3. (2) wird beim Eröffnungstermin bekanntgegeben, ob und von wem Änderungsvorschläge oder Nebenangebote eingereicht sind. Weiteres aus dem Inhalt der Angebote soll nicht mitgeteilt werden. Die Straßenbaubehörden der Länder und das Bundesministerium für Verkehr halten sich strikt an die VOB.

32. Trifft es zu, daß bei der DIN 1072 (Brückenlasten), Ausgabe 1967, nur vom Stahlbau die Berücksichtigung einer Temperaturdifferenz von 15 Grad gefordert wurde und daß eine Gleichbehandlung den Bau von Spannbeton-Durchlaufträgerbrücken unmöglich gemacht hätte?

Es trifft zu, daß nach DIN 1072, Ausgabe 1967 (Abschnitt 6.1.1 und 6.1.2) nur für stählerne und Verbundbrücken ein linearer Temperaturunterschied von 15 °C zu berücksichtigen war.

Die Berücksichtigung dieses Temperaturunterschiedes, auch bei massiven Brücken, hätte den Bau von Spannbeton-Durchlaufträgerbrücken nicht unmöglich gemacht.

33. Wie beurteilt die Bundesregierung die nach dem Blasbachtalbrückenprozeß im Januar 1985 veröffentlichte Erfindung des „Nichtrisses" (Brücken mit Rissen bis 0,2 mm gelten als rissefrei) vor dem Hintergrund der natürlichen Vergrößerung solcher Risse?

Die angebliche Erfindung eines „Nichtrisses" ist der Bundesregierung nicht bekannt. Wissenschaftlich belegt ist, daß Risse in Betonbauteilen auf Dauer unbedenklich sind, sofern sie die Bewehrung nicht kreuzen.

34. Warum gibt es bis heute nicht die am 12. Juli 1989 im Schiedsverfahren einstimmig beschlossene Präzisierung der Ziffer 6.8 der DIN 4227.1 (risseerzeugende Spannungen Temperaturdifferenzen)?

In dem genannten Schiedsverfahren des Deutschen Instituts für Normung (DIN) war zugesagt worden, zur Frage des Einflusses der Temperatur beim Erhärten des Betons auf die Rißbildung in den DIN-Mitteilungen einen Hinweis unter Bezug auf Abschnitt 6.8 der Norm DIN 4227, Teil 1 zu veröffentlichen. Ein solcher Hinweis ist in den DIN-Mitteilungen Nr. 70/1991, Nr. 4 (Seite 237 und 238) veröffentlicht worden.

35. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, daß seriöse Zeitungen wie DER SPIEGEL, Süddeutsche Zeitung, DIE ZEIT, WirtschaftsWoche in ihren Berichten zum Thema Spannbeton in der Regel den Brückenbauer Philipp Schreck ernst genommen haben und seine Erkenntnisse für die Gefahren bei dem „deutschen Sonderweg im Spannbeton" in ihre Beiträge eingeflossen sind, wohingegen die verantwortlichen Stellen – u. a. das Bundesministerium für Verkehr – Briefe von Herrn Schreck teilweise nicht mehr beantworten und sogar einen weiteren Schriftwechsel ablehnen?

Die Bundesregierung befaßt sich seit fast 30 Jahren mit den Vorstellungen des Dipl.-Ing. Ph. Schreck über die sog. erfindungsgemäße Anwendung des Spannbetons im Brückenbau.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333